Dans ce numéro :

1. DOSSIER La loi d'orientation des mobilités : des solutions pour tous, dans tous les territoires
2. Construire ensemble l'avenir de nos déplacements
3. Législatif : coordonner les travaux européens et français
4. Françoise Coutant : il nous faut développer le mix énergétique

DR

Marc Teyssier d'Orfeuil
Délégué Général du Club des Voitures Ecologiques

Pour une mobilité durable… apaisée

Toute l'équipe se joint à moi pour présenter à toutes et à tous nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année 2019. Qu'elle apporte de l'apaisement et de la sérénité au débat. Plus que jamais, l'actualité démontre l'importance de ne laisser personne au bord du chemin.
Alors que les prix du carburant ont enflammé la France, il nous semble important de souligner que certains sont proposés *Suite en bas de page 2*

air libre le journal du CLUB des VOITURES ECOLOGIQUES

hiver 2019 • Numéro 23

DOSSIER

Loi d'orientation des mobilités : des solutions dans tous les territoires

Elisabeth BORNE, *Ministre chargée des Transports auprès du Ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire*

Augmenter la part du vélo dans les trajets quotidiens, donner la priorité à l'entretien de nos infrastructures, déployer les mobilités propres, libérer l'innovation…c'est ce que prévoit notamment le projet de loi mobilités, présenté en conseil des ministres lundi 26 novembre 2018.

DR

La loi mobilités, pourquoi ?
Les transports sont essentiels dans la vie quotidienne des Français. Leur bon fonctionnement est indispensable pour se former, aller au travail ou (re)trouver un emploi, se soigner, accéder à la culture et aux loisirs. Toutefois aujourd'hui, la politique des transports n'est plus adaptée aux besoins et aux attentes des citoyens, notamment ceux qui sont éloignés des grandes métropoles.

- le manque de solutions dans de nombreux territoires crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence ;
- l'urgence environnementale et climatique appelle à se déplacer différemment ;
- les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets, notamment de TGV, au détriment des besoins du quotidien ;
- les transports vivent aussi une révolution de l'innovation et des pratiques : de nombreuses offres se développent et sont autant de nouvelles solutions.

La Loi mobilités engage une transformation profonde, pour répondre à un impératif fixé par le Président de la République : améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports plus efficaces, plus propres et accessibles.

Les 4 objectifs de la loi

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture.
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous.
- Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer.
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

Parmi les 15 mesures clefs développées par le Gouvernement pour les atteindre, notons la création d'un forfait mobilité durable, invitant les employés à se rendre à leur travail en vélo ou en covoiturage, un déploiement renforcé des bornes de recharge pour véhicules électriques et des zones à faibles émissions (ZFE).
En raison du climat social, le club invite les pouvoirs publics à promouvoir également auprès de nos concitoyens les solutions alternatives accessibles pour le plus grand nombre : hybrides, GPL, GNV, flexfuel E85.
Les Métropoles mettant en place les ZFE ont, en ce sens, été invitées à proposer le disque vert, deux heures de franchise de stationnement, aux véhicules écologiques ou utilisés en autopartage.

DR

G.M.

ACTUALITÉS

territoire d'énergie

Xavier PINTAT, *Président de la FNCCR « territoire d'énergie »*

FNCCR

Air Libre / Forum des mobilités : En quoi les Autorités Organisatrices de la Distribution d'Energie (AODE) agissent-elles aujourd'hui en faveur de la mobilité durable ?
X.P. : Par leurs compétences techniques comme leur implantation territoriale très fine, les collectivités exerçant la compétence d'autorité organisatrice de la distribution d'énergie (AODE) interviennent très efficacement dans la mobilité propre, qu'il s'agisse du déploiement d'infrastructures de recharge électrique, de la construction de stations d'avitaillement GNV/bioGNV ou à hydrogène. Leur intervention s'effectue en complément d'infrastructures privées et contribuent à un meilleur équilibre de desserte des territoires.
Elles jouent également un rôle de planification, contribuant ou réalisant des PCAET (plan climat air énergie territorial) qui intègrent de facto la mobilité propre, amenée à croître significativement avec l'interdiction annoncée des véhicules diesel en 2040.
Notre Fédération, « territoire d'énergie », prend sa part à ce mouvement, en accompagnant ses adhérents ou en co-publiant des guides pratiques pour construire les infrastructures nécessaires.

AL / FdM : Vous avez paraphé cet automne une convention de soutien au disque vert, qui offre 2 heures de stationnement aux véhicules écologiques ou autopartagé. Comment vous associez-vous au déploiement du dispositif en France ?
X.P. : Promouvoir le disque vert dans les territoires est un excellent signal pour aider au développement des véhicules écologiques. Ce dispositif permet également aux collectivités de garantir le respect de la gratuité du stationnement pour les véhicules à faibles émissions de CO_2 demandé par l'ADEME, qui soutient le projet, qui est également porté par l'Association des Voitures Écologiques. A ce jour, une trentaine de collectivités et territoires d'énergie l'ont adopté et créé des conditions de stationnement privilégiées.

AL / FdM : Quelles sont les propositions que vous portez dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités qui sera prochainement discuté au Parlement ?
X.P. : Nous porterons des propositions d'optimisation territoriale, tenant compte du rôle de chef de file de la transition énergétique qui est dévolu aux Régions, lesquelles travaillent étroitement avec les AODE, « territoire d'énergie. » Nous nous attacherons également à faciliter le raccordement des stations qu'elles soient purement électriques, au GNV ou bioGNV ou à l'hydrogène.

DOSSIER

Loi d'orientation des mobilités : construire

La mouture définitive du texte de la loi d'Orientation des Mobilités a été présentée au Conseil des ministres le 27 novembre 2018. Le texte vise à améliorer la gouvernance des mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises (Titre I), à réussir la révolution numérique dans les mobilités (Titre II), à développer des mobilités propres et actives (Titre III) adossé à la programmation et à planifier les financement des investissements dans les transports (Titre III-bis). Les acteurs économiques sont force de proposition pour enrichir cette proposition de loi, qui dessinera le cadre de nos mobilités d'ici à 2037. L'actualité nous rappelle que l'objectif de pragmatisme, de concertation avec le plus grand nombre, et de mobilité inclusive se doit d'être transversal à ses ambitions louables.

DR

Boitiers E85 : une solution économique, écologique, immédiate

Alexis LANDRIEU, *Directeur général, Biomotors*

DR

Air Libre / Forum des mobilités : Quelles sont les actions de Biomotors en faveur de la mobilité durable ? Pourquoi avoir décidé de rejoindre récemment le Club des Voitures Ecologiques ?

A.L. : Depuis 2011, Biomotors conçoit à Montpellier un système de conversion au bioéthanol fiabilisé et qui ne cesse de s'améliorer, avec le dépôt d'un brevet dès 2015. Nous distribuons nos systèmes à travers un réseau d'installateurs, formés et habilités sur toute la France. Ce boitier électronique installé sur les véhicules essence existants est une solution immédiate au besoin de transition énergétique, pour sortir du tout pétrole. Avec une réduction de 66% des émissions de CO_2, le bioéthanol produit en France permet d'éviter 1 million de tonnes de CO_2. Déjà disponible dans 1 station sur 7 dans l'hexagone, au prix de seulement 0.65€/l en moyenne, la solution apportée par Biomotors répond directement aux questions de mobilité durable.

DR

Rejoindre le Club des Voitures Ecologiques suit mes convictions visant à apporter des solutions économiques et écologiques pour la mobilité, contribuant à la compétitivité française pour la transition énergétique menée par les pouvoirs publics

A.L. / FdM : A l'heure où nos concitoyens manifestent leurs inquiétudes concernant les prix des carburants, quelles solutions leur proposez-vous ? Comment les pouvoirs publics peuvent-ils contribuer à vous accompagner en ce sens ?

A.L. : L'installation d'un système de conversion Biomotors homologué permet aux propriétaires de véhicules essence d'économiser en moyenne 2000€/an, et pour les véhicules d'entreprise, de récupérer la TVA sur l'E85. Cela constitue une solution concrète au pouvoir d'achat des français.

Par l'intermédiaire de la solution à l'hydrogène « Hydromotors », Biomotors participe aussi à réduire les émissions polluantes pour tous les types de véhicule (diesel inclus) et à effectuer également le rétrofit du parc automobile vieillissant. La mise en place d'aides régionales pour la conversion au bioéthanol est un premier accompagnement des citoyens vers la transition énergétique. Ce type d'initiative doit être amené à s'étendre. Il est nécessaire à présent d'harmoniser aussi la prime à la conversion, avec le malus écologique qui ne s'applique à ce jour que sur le CO_2 sans tenir compte des autres rejets dangereux pour la santé.

Permettre aux parkings de déployer des milliers de bornes

Fabrice LEPOUTRE, *Directeur général, Effia stationnement*

DR

Air Libre / Forum des mobilités : En quoi un acteur du stationnement comme Effia agit-il en faveur d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement ?

F.L. : Nous multiplions les initiatives : nous « relampons » nos parkings, en remplaçant les vieux tubes néons par des systèmes d'éclairage LED intelligents. Nous déployons un réseau de 400 bornes de chargement électrique. Nous installons des toitures photovoltaïques (ex : Valence et Avignon). Enfin nous avons lancé un programme d'électrification de nos 200 véhicules de service. Nous avons dépassé le cap des 50%, avec un objectif de 95% en 2020.

A.L. / FdM : Dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, avez-vous des sujets que vous souhaiteriez voir portés par le législateur ?

F.L. : Chez EFFIA nous déployons péniblement quelques dizaines de bornes de recharge pour véhicules électriques chaque année. L'administration multiplie les contraintes car elle considère qu'un véhicule électrique représente un danger plus grand qu'un véhicule thermique en cas d'incendie. Or les clients hésitent à acquérir un VE car ils craignent de ne pas trouver de bornes de chargement, les opérateurs comme EFFIA hésitent à investir du temps dans le magma de procédures administratives car ils craignent de ne pas avoir de clients. Un groupe comme le nôtre ne devrait pas déployer quelques dizaines mais plusieurs milliers de bornes chaque année. Il faut donc 2 mesures concomitantes : les constructeurs doivent faire la démonstration qu'un VE ne présente pas plus de risques qu'un véhicule thermique, et le législateur doit adapter la réglementation pour faire sauter le verrou administratif.

DR

Déployer massivement les véhicules à faibles et très faibles émissions

Isabel MONTELESCAULT, *Direction mobilité électrique, EDF*

DR

Air Libre / Forum des mobilités : EDF a annoncé récemment de nouvelles ambitions concernant la mobilité électrique. Pouvez-vous nous rappeler vos réalisations et objectifs en faveur de l'électromobilité ?

I.M. : En effet, EDF est déjà un acteur de référence. Elle propose des offres dédiées incluant fourniture d'électricité bas carbone et solutions de charge. C'est aussi l'un des premiers exploitants de réseau de bornes grâce à sa filiale Izivia. Grace à l'ambition de son Plan Mobilité Electrique, EDF affirme vouloir être l'énergéticien leader de la mobilité électrique en Europe (France, Royaume-Uni, Italie et Belgique) dès 2022. Et pour cela devenir :

Le 1er fournisseur en électricité pour véhicules électriques (600 000 véhicules électriques fournis en électricité).

Le 1er exploitant de réseau de bornes électriques (75 000 bornes et accès à 250 000 en interopérabilité).

Le Leader européen du « smart charging » (4 000 bornes « intelligentes » dès 2020).

A.L. / FdM : En quoi le projet de loi d'orientation des mobilités influera-t-il selon vous ces perspectives pour les années à venir en France ?

I.M. : La LOM souligne précisément que la mobilité durable est bien l'un des enjeux majeurs de ces prochaines années et nous invite collectivement à relever plusieurs défis, dont certains me semblent particulièrement intéressants.

Ainsi, prendre en compte l'urgence environnementale et climatique en nous invitant notamment à nous déplacer différemment pour réduire la pollution et les émissions de CO^2 est fondamental lorsque l'on sait que le quart des émissions de CO^2 est lié au transport. Je me réjouis que cela soit associé à un objectif concret de déploiement massif des véhicules routiers à faibles et très faibles émissions. La multiplication par 5 des ventes de véhicules à très faibles émissions d'ici 2022 ainsi que la fin des ventes de véhicules émettant des gaz à effet de serre en 2040 pour obtenir une neutralité carbone de la mobilité à horizon 2050 influencera forcément les perspectives économiques et sociétales à venir.

Suite de l'édito *de Marc Teyssier d'Orfeuil*

à 0,80 euros par litre eu égard à leurs qualités environnementales et sanitaires. Le GPL, le E85, trop souvent oubliés des politiques publiques, intégrées dans le disque vert que nous portons depuis 2007 aux côtés d'une trentaine de collectivités, bénéficie aujourd'hui du soutien des syndicats d'énergie. La loi d'orientation des mobilités, à laquelle nous consacrons notre dossier, sera précédée du grand débat national qui, nous l'espérons, rappellera l'importance de trouver pour chacun sa place dans les déplacements que nous souhaitons organiser dans un meilleur respect de l'environnement et de notre santé. Gouvernement, parlementaires, territoires, entreprises, citoyens : c'est ensemble que nous construirons la route de la mobilité durable.

GNV/BioGNV : une solution économiquement crédible pour la sortie du diesel

Bertrand de SINGLY, *Délégué stratégie, GRDF*

DR

Air Libre / Forum des mobilités : Eu égard à ses qualités environnementales et sanitaires, quelle place imaginez-vous pour le GNV/BioGNV dans le mix énergétique des professionnels en France ?

B.d.S. : Le Gaz naturel véhicules (GNV) et sa solution renouvelable, le BioGNV, s'inscrivent dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'air. Ils permettent une réduction des émissions de NOx jusqu'à 50%, une réduction des émissions de particules fines de 95% par rapport à la norme Euro VI et une réduction des émissions de CO^2 de jusqu'à 80% (BioGNV) par rapport au diesel. Sur le secteur des poids lourds, le gaz est actuellement le seul carburant alternatif mature et disponible à un coût total de possession équivalent au diesel. La dernière loi de finances donnant de la visibilité sur le suramortissement des véhicules GNV jusqu'en 2021 ainsi que le gel de la TICPE donne un signal encourageant du gouvernement. La sortie de la circulaire du 20 novembre 2018 relative au statut fiscal du gaz naturel à usage carburant est également un point à souligner car elle concourt également à faciliter l'émergence des stations d'avitaillement. Cette solution est donc l'opportunité pour les professionnels de se saisir de ces enjeux et de diminuer leur empreinte carbone en convertissant leurs flottes.

A.L. / FdM : En quoi le projet de loi d'orientation des mobilités peut-il influer sur vos activités ?

B.d.S. : Le projet de loi LOM ayant pour objectif l'accélération du développement des carburants alternatif, constitue une opportunité de dynamiser le développement du GNV et du bioGNV. Ainsi, ce texte permettra d'identifier le gaz comme un carburant alternatif crédible permettant d'atteindre l'objectif, fixé par le Gouvernement, de fin de vente des véhicules essence et diesel en 2040. Il permettra également de faciliter le déploiement des véhicules roulant au gaz, ainsi que des infrastructures d'avitaillement.

ensemble l'avenir de nos déplacements

Encadrer les nouvelles mobilités tout en optimisant le parc existant

Bénédicte BARBRY, *Directrice relations extérieures, MOBIVIA*

Air Libre / Forum des mobilités : Comment MOBIVIA agit-il chaque jour pour diminuer l'impact de nos transports sur la planète ?

B.B. : L'engagement environnemental fait partie de l'ADN de l'entreprise depuis sa création. Il s'est traduit par une politique environnementale ambitieuse chez Norauto dès 1995 afin de réduire l'impact direct et indirect des activités (Certification Iso14001 de tous les Norauto, création de 18 filières de recyclage, logistique optimisée et développement du transport fluvial). Aujourd'hui, il se traduit aussi chez Norauto, Midas, Carter-Cash par le développement de solutions visant à optimiser l'impact de la mobilité et apporter des réponses concrètes aux 50 millions d'automobilistes qui nous font confiance, pour une mobilité plus propre, mais aussi plus économique et plus sûre : éco-révision, pièces issues de l'économie-circulaire, entretien des véhicules hybrides et électriques, gammes de vélos à assistance électrique. Enfin, Mobivia c'est aussi depuis 2009 une dynamique d'innovation importante autour des nouveaux modèles de mobilité. Avec son incubateur et accélérateur de startups Via ID, Mobivia accompagne et déploie également de nouveaux projets de mobilités du quotidien, partagées, actives, intelligentes et durables (parmi lesquels Klaxit, Drivy, Heetch, Smoove, Xee…)

DR

A.L. / FdM : Quelles sont vos attentes par rapport au projet de loi d'orientation des mobilités qui sera discuté prochainement par les parlementaires ?

B.B. : Nous saluons d'abord la qualité de la concertation engagée avec les « Assises de la Mobilité » et à laquelle les entreprises de MOBIVIA ont été ravies de contribuer. Ainsi nourri des contributions d'une diversité d'acteurs de terrain et d'experts très complémentaires, le projet de loi propose selon nous une vision ambitieuse, mais aussi pragmatique et réaliste, ancrée sur les territoires, et fondée sur les enjeux de « mobilité du quotidien » des Français, pour une mobilité plus accessible, plus propre, plus sûre. Et pour la première fois, l'Etat va au-delà d'une vision classique centrée sur les véhicules neufs et sur les infrastructures pour poser enfin une stratégie élaborée à partir des besoins et des usages actuels et intégrant l'essor et l'apport des technologies innovantes et des nouveaux usages. Si le projet de loi nous parait ainsi globalement ambitieux et complet, nous appelons cependant à ce qu'il soit renforcé sur trois axes, absents ou insuffisamment intégrés: la gestion et l'optimisation du parc automobile roulant, premier levier de décarbonation de la mobilité, la garantie d'un accès équitable aux données d'usage des véhicules, la facilité d'expérimentation des innovations sur les territoires, et enfin la définition d'un cadre national de circulation pour les engins dits de déplacement personnel (trottinettes et autres modes).

DR

24 septembre 2018

Législatif : coordonner les travaux européens et français

Paquet mobilité, Assises puis projet de loi d'orientation des mobilités : les pouvoirs publics cherchent naturellement à décarboner les transports. Pour autant, les parlementaires français et européens ne travaillent pas toujours ensemble les textes en amont de leur vote à Strasbourg ou à Paris. Le club a souhaité organiser un échange entre Karima Delli, Présidente de la Commission Transports du Parlement Européen, et les rapporteurs de la loi d'orientation des mobilités Jean-Marc Zulesi et Damien Pichereau, afin d'instaurer le dialogue aux côtés de nos partenaires.

DR

DR

DR

Karima Delli souhaite permettre à tous les acteurs d'avoir une feuille de route claire sur des objectifs européens partagés. Avec le Brexit, les budgets européens sont amputés, mais celui des transports serait a priori maintenu. Les investissements doivent être optimisés, et c'est pourquoi un sommet européen de la reconversion de l'industrie automobile sera organisé en avril 2019 avec les constructeurs, les élus, les collectivités locales et les équipementiers. Il s'agit de trouver ensemble les solutions pour sortir des énergies fossiles en 10 ans en développant un mix énergétique équilibré, intégrant l'électrique batterie, hydrogène, et le gaz.

Si Jean-Marc Zulezi et Damiens Pichereau rappellent que leur souhait est bien d'avancer sur la mobilité plus durable, ils soulignent que le Paquet mobilité et les élections européennes qui approchent se centreront en grande partie sur le volet social des transports. Ils rappellent en outre les marchés automobiles au niveau européen et mondial, car la France n'influera pas toute seule les politiques des constructeurs mondiaux.

Concernant l'innovation, les startup françaises se tournent aujourd'hui volontiers outre-rhin pour les expérimentations, selon Damiens Pichereau. La loi d'orientation des mobilités veillera à leur offrir un cadre plus accueillant dans l'hexagone tant pour l'expérimentation que pour leur déploiement.

Didier Stevens confirme pour Toyota Europe qu'une harmonisation des politiques locales et nationales faciliterait grandement leur développement. Prenant l'exemple des zones à faibles émissons, il souligne l'agilité des règlementations territoriales par rapport aux directives européennes, et souhaite qu'une cohérence soit apportée entre normes européennes et restrictions locales.

Michelin rappelle par ailleurs la nécessité de développer plusieurs technologies pour répondre aux enjeux de qualité de l'air. Sur l'électromobilité, Arnaud Chatin rappelle la complémentarité entre la batterie et la pile à combustible, et le nécessaire investissement dans les infrastructures de recharge avant que les américains et les chinois n'envahissent le marché. Prenant l'exemple du bus hydrogène, il démontre que les constructeurs européens sont très en retard par rapport à la Chine.

Ces technologies long terme sont nécessaires pour Cécile Nouri-gat, mais insuffisante concernant l'urgence climatique et de qualité de l'air. Elle souligne que des technologies matures comme le GPL doivent également apporter leur contribution pour favoriser cette transition. En intégrant également le cycle de vie de la production d'énergie, le GPL a toute sa place avec l'arrivée du Bio GPL sur le marché. Il est par ailleurs accessible pour le plus grand nombre, et permet par exemple aux populations les plus modestes d'avoir un véhicule Crit'Air 1 à moindre coût.

Pour Bénédicte Barbry, au-delà de la voiture, il est important de remettre l'usage au cœur de la révolution des mobilités. Le groupe Mobivia et son incubateur VIA-ID s'est associé au premier European Startup Prize, qui a démontré la vivacité de l'innovation des entreprises européennes sur le sujet de la mobilité. Il nous faut penser cycle de vie de l'automobile, et reconversion de nos métiers. Un véhicule électrique, c'est 70% d'entretien en moins par rapport à un véhicule thermique. L'Europe a un rôle considérable à jouer pour passer à l'échelle, et avoir une taille de marché suffisante.

GM

Le GPL/Bio GPL : une solution disponible aujourd'hui pour tous

Joël PEDESSAC, *Directeur général, CFBPF*

DR

Air Libre / Forum des mobilités : En quoi le GPL contribue-t-il aujourd'hui à diminuer les émissions polluantes ? Alors que les mécontentements montent sur les prix des carburants, quelle place imaginez-vous pour le GPL dans les mois à venir ?

J.P. : Les tests en conditions réelles de circulation démontrent qu'un véhicule GPL émet peu ou pas de particules, pratiquement pas de NOx et moins de CO_2 (-20%, et jusqu'à -80% avec le BioGPL). C'est pourquoi il est reconnu comme carburant alternatif par les pouvoirs publics et classé Crit'air 1 quel que soit l'âge du véhicule. L'intérêt du GPL est d'être une solution alternative accessible au plus grand nombre. C'est une solution qui du fait d'être plus économique concilie réduction du budget auto, tout en répondant aux objectifs environnementaux des pouvoirs publics. Le réseau comprend déjà un maillage de 1650 stations, prêtes à accueillir le BioGPL. Le GPL/BioGPL a ainsi une place importante à prendre dans le mix au bénéfice du pouvoir d'achat, de la santé et de l'environnement, sans peser sur la dépense publique.

A.L. / FdM : Avez-vous des propositions dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités ?

J.P. : L'UE a adopté en 2014 une définition des carburants alternatifs. Il serait pertinent de la reprendre à l'identique dans la loi ainsi que d'intégrer différentes incitations destinées aux utilisateurs particuliers ou professionnels. Nous proposons la mise en place d'une prime à l'équipement des véhicules essence au GPL. Les 2/3 des achats de véhicules se concentrent sur le marché de l'occasion. Cela atteste du coût élevé de l'auto pour un foyer et de la difficulté à renouveler le parc rapidement. L'équipement au GPL permet aux automobilistes qui n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule neuf de continuer à rouler plus propre et moins cher, sans changer de véhicule. Pour la collectivité, c'est une solution à moindre coût pour améliorer la qualité de l'air puisque cela permet de traiter le parc existant. A cela s'ajoute les bénéfices en termes d'emploi.

10 octobre 2018

Françoise Coutant : il nous faut développer le mix énergétique

Engagée, passionnée, déterminée : la vice-présidente en charge du climat et de la transition énergétique de la Région Nouvelle Aquitaine a souhaité échanger avec les membres du club des voitures écologiques pour leur rappeler que ce défi est l'affaire de tous. Publics, privés, Etat et territoires doivent s'aligner pour trouver ensemble des solutions pragmatiques.

© Alban Gilbert

Ayons conscience des enjeux. La conclusion des 300 scientifiques ayant travaillé sur les changements climatiques en Nouvelle Aquitaine, au sein de l'étude Acclimatera, guide l'action transversale de Françoise Coutant au quotidien. Les transports représentent le 1er poste émetteur de gaz à effets de serre avec 40% et c'est avec la société civile et les entreprises que les services régionaux construisent leurs ateliers de solutions, dans une logique de développement de filières.

© Com'publics

Au sein du SRADDET, de nombreuses actions en faveur de la qualité de l'air et du déploiement des carburants alternatifs sont développées. L'important est de développer un mix énergétique équilibré. Ainsi, le GNV/BioGNV, l'hydrogène ou encore le bioéthanol de génération avancée ED95 à partir de résidus viniques ont été cités. Un partenariat avec les 13 syndicats d'énergie régionaux a par ailleurs été signé pour le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. L'idéal est de prendre en compte également la production de l'énergie, et faire en sorte qu'elle soit renouvelable.

Cette approche systémique est partagée par Nissan, qui voit par exemple dans les batteries de Nissan Leaf la possibilité de stocker de l'énergie nécessaire aux datas centers, ou celle produite par les ombrières photovoltaïques des employés EDF du Blayais (33). Au Danemark, où 60% du mix est éolien, les véhicules électriques sont utilisés pour lisser les pics de production.

La filière bioéthanol se réjouit du soutien de la Région en faveur du mix énergétique. Nicolas Rialland indique que le E85 est composé de 65 à 85% de matière d'origine renouvelable, qu'il est disponible à 0,65€ dans plus de 1000 stations-service, et qu'il est dorénavant possible d'équiper un véhicule essence d'un kit homologué lui permettant d'accepter ce carburant. Côté filière viti/vinicole, le directeur de Raisinor Jérôme Budua se félicite du soutien de la Région pour le développement du ED95 produit à partir de résidus viniques, tant sur le déploiement de stations que sur l'achat des véhicules lourds (cars / bus / camions) qui acceptent ce carburant.

La Banque des Territoires, par la voix de Gautier Chatelus, souligne elle aussi l'importance de développer un mix énergétique équilibré, et le rôle de guichet unique pour bénéficier d'une ingénierie financière, notamment sur les aides disponibles. Des investissements importants sont réalisés sur le GNV/BioGNV, les bornes de recharge pour véhicules électriques ou encore sur l'hydrogène, avec une recherche de rentabilité long terme. Pour cela il faut définir des étapes graduelles pour permettre le développement des filières.

Pour Myriam Maestroni, Présidente d'Economie d'Energie, la meilleure énergie est celle qui n'est pas consommée. C'est la vocation de la Fondation E5t qu'elle a créée et qui organise chaque année ses universités d'été à la Rochelle. Pour réussir le pari de la transition énergétique, il faut s'adresser au plus grand nombre, parler taille critique et taille de marchés. L'autre pierre angulaire est la sortie progressive du nucléaire.

Christelle Werquin et Fabiola Flex se félicitent de la publication de l'appel à projet ADEME sur les écosystèmes mobilité hydrogène, rappellent toute l'importance de coordonner les différents projets pour atteindre une taille critique, dans une logique de filière associant production, distribution et usages.GM

DR

© Com'publics

Hydrogène : développer dès aujourd'hui les écosystèmes français

C'est le souhait de l'ADEME. Dans le prolongement du plan dévoilé par Nicolas Hulot le 1er juin 2018, le premier appel à projet concernant la mobilité a été publié le 10 octobre dernier. Les premières réponses ont été reçues le 11 janvier 2019, et d'autres sont attendues dans le courant de l'année. La filière française se mobilise, aux côtés des élus, notamment emmenés par les régions et les autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE)

© CASC@Drone-Images

La volonté du Gouvernement est louable : développer une filière française rentable, en développant l'ensemble de la chaîne de valeur de l'hydrogène, et les nouveaux marchés associés. Production, distribution, usages. C'est en réunissant les 3 volets que la molécule maximise les retombées économiques pour les territoires.

Une équation bien comprise par l'AFHYPAC et Mobilité Hydrogène France, qui regroupent les agents économiques et publics intéressés par le sujet. Dans le prolongement de l'Hydrogen Council Mondial, Mc Kinsey a prouvé début 2018 les formidables opportunités économiques et environnementales du développement de la filière hydrogène pour notre pays.

Les territoires ne sont pas en reste, et beaucoup s'impliquent déjà pleinement sur le sujet. Zero Emission Valley en Auvergne Rhône Alpes, Hyport en Occitanie, Eas'Hy Mob en Normandie, ENRgHy en Bourgogne-Franche Comté… Les régions se positionnent et fédèrent les acteurs de la transition énergétique à la croisée des réseaux électriques et de gaz.

Les AODE, représentées au niveau national par la FNCCR Territoire d'énergie (cf. notre interview de Xavier Pintat p. 1), après avoir investi dans les bornes de recharge pour véhicules électriques, les stations de gaz sont également à la manœuvre pour le déploiement des stations hydrogène. C'est en ce sens qu'ils ont publié le guide « déployer l'hydrogène sur votre territoire » aux côtés de l'AFHYPAC Mobilité Hydrogène France, qu'ils diffusent actuellement auprès de leurs adhérents. GM

Plus d'informations / réception du guide : guillaume.metivier@compublics.com

Point de vue

Favoriser les carburants alternatifs et conjuguer écologie et pouvoir d'achat

Face à la hausse des prix des carburants traditionnels, le Club des Voitures Écologiques (CVE), par la voix de son délégué général Marc Teyssier d'Orfeuil, demande une « prime à l'équipement » des véhicules essence vers le GPL et le Superéthanol-E85 (bioéthanol).

DR

Il est temps de prendre en compte les solutions de mixité énergétique disponibles et économiques et de garantir le droit de circuler, sans se ruiner ni polluer ! Les solutions GPL et Superéthanol-E85 semblent avoir été oubliées par le gouvernement dans son panel de mesures d'aides en faveur des ménages.

Même si c'est une bonne idée, la hausse de la prime à la conversion ne résoudra pas tous les problèmes. Elle ne concernera que 20% des ménages les plus modestes faisant plus de 60 km par jour pour se rendre au travail ! Il nous semble pertinent d'intégrer le plus grand nombre des automobilistes dans cette dynamique.

Or, utilisés et disponibles en France depuis des années, le GPL et le Superéthanol-E85 présentent des atouts économiques majeurs, avec un prix du litre à la pompe stable qui n'excède pas 1 €. Leur prix en effet est d'environ 0,81€ le litre en moyenne pour le Superéthanol-E85 et 0,83 € pour le GPL, contre 1,388 € pour le super sans plomb SP95 – E10, 1,428 € pour le SP95 et 1,459 € pour le SP98. Le GPL et le Superéthanol-E85 permettent donc une économie de plus de 30 € sur un plein par rapport à l'essence ou le diesel, tout en générant beaucoup moins de polluants (CO_2, NOx, particules fines…).

« *Qu'attend le gouvernement pour favoriser ces carburants alternatifs et conjuguer écologie et pouvoir d'achat ! Il est temps de choisir la mixité énergétique en encourageant la conversion des véhicules essences vers le GPL et le Superéthanol-E85. Avec une « prime à l'équipement » de quelques dizaines ou centaines d'euros seulement, le Gouvernement pourrait aider des millions de Français à rouler écologique et…économique toute l'année*» déclare Marc Teyssier d'Orfeuil – délégué général du Club des Voitures Écologiques.

Certaines autorités régionales en ont pris conscience. Les régions Sud et Grand Est ont lancé le 1er janvier 2019 un plan de 2,5 millions € pour aider 10 000 salariés à convertir leur véhicule essence au Superéthanol-E85. Une aide sera versée aux automobilistes pour l'installation d'un boîtier de conversion au Superéthanol-E85 sur leur véhicule essence. En pratique, les collectivités régionales prévoient de prendre en charge 50 % du coût du dispositif de conversion dans la limite de 250 euros, sachant que ce dernier est commercialisé à partir 700 euros.

Pour l'équipement GPL, qui coûte entre 1 500 et 3 500 € HT en fonction du modèle et de la cylindrée du véhicule essence (occasion ou neuf), une aide motiverait la transformation et la rendrait encore plus vite amortie.

Une prime à l'équipement pourrait donc permettre à un très grand nombre d'automobilistes de pouvoir réaliser la conversion de leurs voitures essence au GPL ou Superéthanol-E85.

Ils pourraient ainsi réduire leur budget carburant de 35% à 45 % mais également diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 70 %.

Le journal du Club des Voitures Écologiques • 10, rue de Sèze - 75009 Paris - Tél : 01 44 18 14 57 E-mail : pole.mobilite@compublics.com
Photos : Droits réservés • Conception visuelle et rédaction : Com'Publics. Impression sur papier recyclé

NOS MEMBRES PARTENAIRES
FONDATION PRINCE ALBERT II DE MONACO · EFFIA · GRDF · Mobivia GROUPE · MICHELIN · BIOMOTORS rouler plus propre · SYMBIO · AVERE FRANCE · FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT · CITOYENS DE LA ROUTE · MINI · RAISINOR FRANCE ALCOOLS · BMW · Retrofuture ELECTRIC VEHICLES · ESIAM · AFHYPAC Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible · Compagnie Nationale du Rhône · EDF · bioéthanol Roulons plus vert et moins cher · BMW i · NISSAN · TOYOTA · Comité Français Bobsleigh Skeleton · GPL · Alphabet